

LE MAGAZINE D'INFORMATION DES TERRITOIRES CYCLABLES

ville & vélo

4€

n° 35

dossier > pages 6 à 14

septembre/octobre 2008



> Villes plus sûres, quartiers tranquilles... La démarche de Lorient

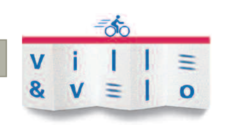
V'Hello/Aix-en-Provence
Vélam/Amiens
Vélocité/Besançon
Cyclocity/Bruxelles
Cyclocity/Cordoue
Gijon Bici/Gijon
Vél'oH/Luxembourg
Vélov'/Lyon
Le vélo/Marseille
VéloCité/Mulhouse
vélOstan'lib/Nancy
Bicloo/Nantes
Vélib'/Paris
Cy'clic/Rouen
Sevici/Séville
VélÔToulouse /Toulouse
City Bike/Vienne

Nos vélos font dix fois le tour du monde* chaque jour

Grâce à Cyclocity, de plus en plus de villes peuvent offrir un service de déplacement doux à leurs habitants. Notre système de location de vélos en libre-service est facilement accessible au plus grand nombre car il bénéficie d'un dispositif monétique exclusif, d'un maillage optimisé des stations, de prix réduits et d'une disponibilité maximale. Participant à l'intermodalité, il s'intègre parfaitement dans le schéma de transports en commun de chaque ville et contribue à la préservation de l'environnement. Avec Cyclocity, JCDecaux, leader mondial de la mobilité durable et n°1 mondial du vélo en libre-service, est fidèle à ses valeurs fondamentales : innovation, qualité, design et développement durable.



** 1 tour du monde = 44 250 km*







Salon des maires et des collectivités locales
Paris, Porte de Versailles
> 25 au 27 novembre
http://salons.groupemoniteur.fr/salon_des_maires_et_des_collectivites_locales



Lyon
> 27-28 novembre
Le tramway : un moyen de transport durable pour la ville ?
Journée organisées par l'Inrets, le Certu et le Grand Lyon
sebastien.rabuel@developpement-durable.gouv.fr



édito

La bonne allure

La vitesse en ville est en train de passer de mode. Pas seulement parce qu'elle est un facteur d'insécurité routière mais parce qu'elle est, décidément, un très mauvais indicateur de la mobilité et de la mesure de l'efficacité des modes de déplacements. Aller plus vite et plus loin est une vertu toute relative. Donner accès à davantage de fonctions de la ville est un objectif plus satisfaisant et beaucoup plus citoyen. Certes, il bouscule la hiérarchie traditionnelle du plus mode le plus puissant vers le moins rapide tout en bas de l'échelle.

Le vélo en ville dense est ainsi le mode le plus rapide pour atteindre une destination tout en restant au contact, comme pour la marche, avec les multiples ressources de la ville. Donc le plus efficace parce que pratique, souple, accessible. Qui dit mieux ? En tout cas pas la voiture malgré son compteur de vitesse qui affiche encore des valeurs extravagantes…

Cette révolution douce qui se propage – enfin ! – dans nos villes ne s'opère pas que dans les mentalités mais aussi dans les choix d'aménagements et dans les ambiances urbaines. Dans la capacité à utiliser des outils pour modérer la place et la vitesse de la voiture, pas seulement au cœur des villes mais partout où la vie locale est prépondérante.

Pour une cohabitation sereine et efficace des modes de déplacements, il est désormais établi que la maîtrise des vitesses différentielles est la priorité. Les outils disponibles, enrichis depuis le décret du 30 juillet dernier avec l'introduction de la zone de rencontre aux côtés de l'aire piétonne et de la zone 30, permettent d'assurer les conditions de cette cohabitation et de la fluidité des modes de déplacements.

Les démarches de généralisation des zones 30 comme celle de Lorient que nous présentons dans le dossier de ce numéro montre qu'il ne s'agit pas de ralentir tout le monde mais bien de conjuguer, au sein des quartiers et dans un souci d'accessibilité de la ville, les nécessités de la vie locale et de la mobilité.

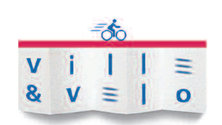
Il faut donc se saisir de tous les outils qui permettent de rééquilibrer l'affectation de la voirie et de renforcer l'efficacité des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Le décret du 30 juillet prévoit ainsi la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les futures zones de rencontre.

Rappelons que c'est une démarche simple, très peu coûteuse, dont l'impact est considérable. Tant sur l'efficacité du déplacement à vélo puisqu'elle offre au cycliste un réseau cohérent et continu d'itinéraires directs. Mais aussi parce que le piéton y est également gagnant en ne trouvant plus des cyclistes sur les trottoirs pour échapper à de longs détours que les sens uniques de circulation lui imposent en dépit du bon sens !

À la fin des années 80, à l'occasion du programme "Villes plus sûrs, quartiers sans accidents" du ministère de l'Équipement, le Comité interministériel des villes soulignait que *"la voirie urbaine ne doit pas être un corps étranger dans la ville, ni une coupure, mais un cadre de vie"*.

C'est bien cette conception qui est à l'œuvre, vingt ans plus tard, dans nos villes. Félicitons-nous que cette dynamique soit enfin engagée et que la démarche du Code de la rue l'ait rendue autant irrésistible qu'irréversible ! Notre mobilisation solidaire conditionnera la réussite de cette action.

Jean-Marie Darmian,
Président



texto–vélo

Ascenseur à vélo

Bruxelles sera la deuxième ville au monde à créer un remonte-pente mécanique pour cyclistes.

Cet ascenseur pour vélo sera installé au mont des Arts sur une pente particulièrement raide. Le cycliste se laisse accrocher avec un pied, il est alors remorqué à 7 km/h. L'objectif est de favoriser la pratique du vélo notamment auprès de ceux que les côtes peuvent rebuter.

Double-sens cyclables à Grenoble



10 km de rues à sens unique ont été ouverts à la circulation des vélos en double sens, soit la quasi-totalité des sens uniques du centre-ville de Grenoble.

La municipalité n'a pas tardé à mettre en application l'obligation figurant depuis le 30 juillet 2008 dans le Code de la route qui prévoit la généralisation de la circulation des vélos dans les deux sens sur les voies à sens unique situées dans les zones 30.

Hauts-de-Seine

Le Conseil général a lancé son "Plan vélo 92" le 10 octobre

Il prévoit le développement d'un système de vélo en libre-service complémentaire de Vélib', envisageant à terme 175 km de pistes cyclables. L'extension du système parisien en libre-service Vélib' sans appel d'offres est en effet limitée à une bande de 1,5 km autour de Paris, et les seules communes des Hauts-de-Seine concernées sont Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Levallois, Malakoff, Montrouge, Neuilly, Saint-Cloud, Sèvres, Puteaux, Suresnes et Vanves. Le Conseil général propose aussi de mettre en place des garages à vélos fermés "Vel'Abri 92", d'une capacité de 50 places, à proximité des gares, des zones commerçantes et des lieux de loisir. Le coût de chaque abri est estimé de 70 000 à 80 000 € et la première phase prévoit la création de 100 à 300 stations.

Une délégation de service public doit être lancée pour la mise en place et la gestion de ce dispositif, le financement en investissement étant assuré par le département. En plus de la participation des usagers, une contribution au fonctionnement sera demandée aux communes.

Enfin, des modules de formation à la sécurité routière seront mis en place dans les collèges avec délivrance d'un brevet départemental de jeune cycliste. Les campagnes d'information à destination des automobilistes sur le partage de la voirie seront intensifiées.

Comptage

Strasbourg se dote d'un système pour compter les vélos en temps réel.

Des capteurs très discrets enregistrent les flux. Ils sont enterrés sous la piste cyclable qui passe devant la Cité de la Musique, point stratégique de la circulation des vélos avec 5 700 cyclistes quotidiens. Les données sont transmises toutes les six minutes au système informatique de régulation automatique de la circulation qui gère l'ensemble des flux sur le territoire de la communauté urbaine. Le système qui sera progressivement étendu va permettre de mieux connaître la circulation des vélos mais aussi l'accidentologie.

Le MIT s'intéresse au vélo



Le Massachusetts Institute of Technology (MIT) a dévoilé le 10 octobre, à Copenhague, le lancement du projet SmartBiking destiné à créer un réseau social pour les cyclistes danois et à mettre au point un vélo intégrant la récupération de l'énergie de freinage.

Pour créer ce réseau social cycliste, l'idée est d'équiper les vélos de Copenhague de codes-barres 2D afin de localiser les cyclistes et de leur permettre d'interagir plus facilement. Une application Facebook baptisée "I Crossed your path" permet à chacun d'afficher l'itinéraire suivi et de poster des informations sur ce trajet. En parallèle, l'équipe du MIT travaille sur un vélo équipé d'une assistance électrique capable de récupérer l'énergie générée par le freinage pour recharger la batterie du vélo. L'objectif étant de réduire la consommation électrique. En freinant en descente, la batterie se charge pour assister le vélo dans la montée. Le système est actuellement en test. Il sera lancé à l'échelle de toute la ville en novembre 2009, à l'occasion de l'U.N. Climate Change Conference, dont Copenhague sera l'hôte. À Copenhague, 40 % de la population circulent déjà à vélo.

Tags

"L'une des choses les plus surprenantes à Copenhague, c'est que la ville est déjà très autonome en matière de production énergétique", explique Carlo Ratti, directeur du MIT's Senseable City Lab **(http://senseable.mit.edu/)** qui supervise le projet.

"Notre défi a donc été de trouver comment donner encore plus de puissance à ces dynamiques, et comment utiliser la technologie pour encore mieux les diffuser." Les smart tags indiqueront ainsi la distance parcourue par un cycliste. Celle-ci sera convertie en "green miles", afin de montrer au cycliste son rôle dans la préservation de son environnement. "L'acte de partager cette information s'annonce très prometteur et devrait aider à changer plus rapidement le comportement des gens et les inviter à agir pour réduire les émissions de carbone", indique Assaf Biderman, directeur associé du MIT's Senseable City Lab. Le MIT ne précise pas si les vélos tagués (équipés de capteurs) seront ceux qui sont mis à disposition des badauds par la ville ou si les particuliers pourront aller faire équiper leur propre appareil.

Le vélo qui déménage...

Un Montréalais a lancé une entreprise de déménagement à vélo en août dernier.

Au coût de 20 dollars de l'heure, la compagnie Transport Myette déménage presque tout. Évidemment, la remorque, attachée au vélo de montagne, a des limites de poids : 150 kg. Mais elle peut transporter des



vite dit

électroménagers, appareils électroniques, meubles, objets en tout genre. Selon la demande, on peut aussi associer un autre déménageur pour un total de 30 dollars de l'heure. **(http://www.myette.net)**

« Masse critique » en Hongrie



Le « Critical Mass » s'est de nouveau réuni en septembre dans plusieurs grandes villes de Hongrie.

L'organisation « Critical Mass » n'y existe que depuis 2004 mais les manifestations cyclistes sont déjà ancrées dans la tradition. Les coursiers budapestois qui se déplacent à vélo avaient déjà organisé des défilés et des concours à plusieurs reprises dans la capitale hongroise avant que le premier « Critical Mass » ne soit organisé. Avec deux rendez-vous par an – à l'occasion de la Journée de la Terre en avril et le 22 septembre, le jour de clôture de la Semaine de mobilité européenne –, le but des organisateurs est de populariser l'usage du vélo et de sensibiliser les décideurs au développement nécessaire des infrastructures cyclables. À leur actif, on peut noter la loi de 2006 qui prévoit la réalisation d'itinéraires vélos lors de la rénovation de voirie. Le 22 septembre 2008, 10 000 personnes ont pris part à l'événement à vélo mais aussi en rollers, monocycles, tricycles ou tandems. Le nombre de cyclistes dans la capitale hongroise double chaque année depuis trois ans !

Nancy

Avec 25 stations et 250 vélos mis à disposition dès son lancement, VélOstan'lib est le nouveau système de vélos en libre-service de la ville de Nancy.

Inauguré le 27 septembre. Il a rencontré un bon succès avec plus de 1 500 locations en 5 jours. ■

« On me prête un vélo gratuitement car je possède une carte d'abonnement de transport en commun. C'est compris dans le package et c'est bien ainsi. (...) À 18 h 49, je suis chez moi. Au total, le transport train-vélo me prend 1 h 30 par jour. En voiture, il me faut 50 minutes. Cela fait maintenant plus d'un an que j'use de ce mode de transport. Au départ, bien évidemment, c'est la flambée du prix de l'essence qui a provoqué ma décision. L'abonnement TER me coûte 80 euros par mois, le vélo, c'est gratuit. Le budget essence auto, sans compter l'usure, reviendrait à 200 euros mensuels. Alors... Et puis, le train, c'est moins risqué, plus reposant. »

Vincent, 44 ans, informaticien à Ramonville (31), client de la Maison de la mobilité de Labège Innopôle, dans ***La Dépêche du midi*** du 7 octobre 2008

ABRI PLUS
DES ESPACES INTELLIGENTS
ESPACES DE SÉCURITÉ
• ABRIS VÉLOS/MOTOS
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
• SUPPORTS ET BORNES VÉLOS
Augural
Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au 02 40 78 08 08
Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr
Des abris ultra sécurisés pour limiter au maximum le vandalisme.
→ www.abri-plus.com

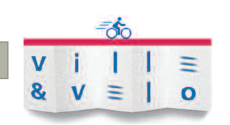


illes plus sûres, quartiers sans accidents", tel est le nom d'un programme du ministère de l'Équipement dans les années 80 mobilisant recherches, sites pilotes, expérimentations. Une démarche très riche mais une diffusion des bonnes pratiques (dont Lorient) et de la boîte à outils insuffisante. Vingt ans plus tard, on assiste pourtant à une révolution des principes d'aménagement et à une remise en cause de la vitesse au profit d'un rééquilibrage de l'espace public. Enfin ! Lorient reste pionnière dans cette démarche en généralisant la zone 30 et en inventant une boîte à outils simples et efficaces.

Ce plan devrait être achevé fin 2009, mais d'ores et déjà il règne dans les rues du port breton une ambiance apaisée… qui donnerait envie au plus timoré des cyclistes d'enfourcher son vélo ! Explications.







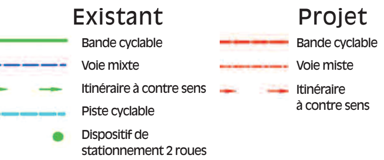
Villes plus sûres, quartiers tranquilles…

….. La démarche de Lorient

L'ambitieux programme de généralisation du concept de zones 30 et de "quartiers tranquilles" est le fruit d'une longue maturation et le résultat d'une volonté politique qui se maintient sans failles depuis des années. Car Lorient (61 800 habitants) est l'une des premières villes françaises à s'être engagée dans une politique de modération de la vitesse. Quand on interroge les élus et les ingénieurs en charge du dossier de la voirie et des déplacements, on s'aperçoit que ce sont les circonstances qui ont facilité la prise de conscience.

Source : LORIENT/DGSE





Lorient, première ville à adopter un PDU en 1985

"Pour comprendre l'évolution actuelle de Lorient, il faut remonter au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, nous explique Jean-Marc Le Goff, directeur adjoint des Services techniques. *La ville ayant été durement touchée par les bombardements et détruite à 70-75 %, elle a dû être presque entièrement reconstruite. C'était une période où l'on rêvait de cités à l'américaine : les urbanistes ont imaginé de larges voies tracées au cordeau, dessinant de larges rues de 12 à 14 m de large de façade à façade, qui se croisent à angle droit."*

Mais ce qui était encore acceptable avec un trafic modeste est devenu franchement problématique à partir des années 1970-1980, avec l'explosion du phénomène automobile. Cette configuration particulière a en effet encouragé un développement mal maîtrisé de l'automobile : *"Lorient était devenue une ville où la voiture occupait une place disproportionnée*, poursuit-il. *Le confort automobile et nos larges avenues favorisant les excès de vitesse, les élus ont constaté une tendance à la dégradation des conditions de sécurité routière, et ont dû chercher des solutions pour y faire face."* Les piétons, les cyclistes et plus encore les personnes handicapées, auxquels la ville a toujours prêté une attention particulière en raison de la proximité du centre de rééducation de Kerpape, avaient du mal à trouver leur place sur l'espace public.

Limiter la primauté de l'automobile

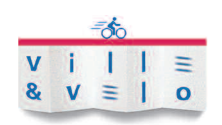
Cela a conduit les élus à prendre conscience de la nécessité de faire quelque chose pour redonner aux personnes à mobilité ● ● ●

Verbatim

"L'un des freins aux aménagements, c'est, de façon récurrente, le stationnement. Mais il y en a d'autres – notamment la pertinence des contre-sens cyclables. Lors de la première réunion, c'est souvent sur les questions de stationnement que ça coince. Mais une fois ce sujet-là dépassé, en général, on peut avancer" (membre des Services techniques).

"Je commençais chaque réunion publique avec les riverains par ces mots : J'ai des idées, des arguments, de l'expérience, mais vous aussi, vous avez les vôtres. Vous allez nous expliquer vos contraintes. Ensuite, nous chercherons un terrain d'entente… car nous sommes condamnés à nous mettre d'accord" (un élu).

"Souvent, les riverains, par souci de sécurité, demandent que la vitesse soit partout limitée à 30 km/h dans leur quartier. Il faut alors les convaincre que ce n'est pas nécessaire partout, que l'on peut conserver quelques artères à 50 km/h sans dégrader la sécurité des piétons et des cyclistes, quitte à réduire la vitesse à 30 km/h sur certains tronçons, ce qui est systématique, de toute façon, aux abords des écoles. En général, on leur propose de faire le test – rouler à 30 km/h sur ces artères – puis de réexaminer ensuite la question… La plupart du temps, à la réunion suivante, ils conviennent que 50 km/h, sur l'artère qui était en débat, c'est la bonne vitesse. Cela prend un peu de temps, mais ce dialogue est important car ainsi rien n'est imposé. Les décisions sont bien mieux comprises et acceptées par la population" (un élu).).



réduite et, plus généralement, aux usagers vulnérables un peu de confort et de sécurité pour qu'ils retrouvent le droit de cité dans les rues de la ville. Dès le début des années 80, les élus comprennent qu'il faut établir un partage plus équitable de la voie publique, donc limiter le caractère tout-voiture de l'agglomération. En 1985, Lorient est même l'une des toutes premières villes à adopter un Plan de déplacements urbains (PDU)… alors qu'administrativement rien ne l'y oblige[1]. Dès cette époque, en tout cas, une démarche volontariste de développement des modes alternatifs (transports en commun, vélos) et de sécurisation des déplacements est engagée. *"Cette démarche est venue naturellement avec la volonté d'accompagner le développement des modes doux, qui était une de nos priorités,* précise Jean-Marc Le Goff. *En créant des bandes cyclables, nous faisions d'une pierre deux coups : nous favorisions les vélos et, réduisant la chaussée, nous générions une diminution des vitesses…"*

Photo © Bruno Bernier © Fotolia



En route pour la systématisation du 30 km/h…

Généralisation accélérée des zones 30

En 1991, lorsque le Code de la route intègre le dispositif de "zone 30", Lorient est déjà mentalement prête. Dans plusieurs secteurs, d'ailleurs, il ne lui manque plus guère qu'à poser la signalisation routière officielle pour être en conformité. Il a toutefois fallu quelques années pour que le concept s'installe comme un élément incontournable de la vie urbaine. La systématisation des zones 30 n'a en effet vraiment démarré qu'il y a cinq ans. Répondant à un souci légitime de protéger les plus vulnérables, la décision a été prise par le conseil municipal de sécuriser les abords de tous les établissements scolaires de la ville. Ce programme est aujourd'hui en cours d'achèvement.

Mais, au fil des années, les zones 30 se sont également multipliées dans les quartiers de l'hyper-centre, d'abord, puis dans les quartiers d'habitation, de loisirs ou encore dans les zones d'activité. En 2005, un tiers du territoire communal relevait de la définition "Quartier tranquille", c'est-à-dire bénéficiant d'un aménagement "zone 30". C'est à ce moment-là que la municipalité s'est trouvée confrontée à deux difficultés. D'une part, les habitants des secteurs non aménagés en zone 30, constatant les atouts de ce dispositif, étaient de plus en plus nombreux à réclamer de façon pressante le droit d'en bénéficier à leur tour. D'autre part, les panneaux se multipliant à l'infini entre les quartiers "traditionnels" et les quartiers "tranquilles", entre les zones 30 et celles à 50 km/h, la lisibilité de la voirie devenait compliquée pour les automobilistes.

Lorient a donc décidé, en février 2005, de généraliser le concept à l'ensemble de ses quartiers. L'extension des zones 30 a été inscrite dans le PLU et un programme de réalisation établi dans la foulée, avec un échéancier précis : la ville s'est donné trois ans, de 2007 à 2009, pour finaliser son programme. Au vu de l'avancement des travaux à l'été 2008, il ne fait aucun doute que les engagements seront respectés.

Des principes d'aménagements simplifiés

La mise en œuvre d'un plan aussi ambitieux dans un laps de temps aussi court – un signe politique fort – impliquait inévitablement des conditions particulières : pour rendre possible techniquement et financièrement le projet, il fallait adopter des principes d'aménagement simples. Impossible, en effet, de financer des travaux importants dans chaque quartier restant à aménager ! Lorient a recherché l'efficacité à moindre coût en adoptant des principes d'aménagement simplifiés.

Ce faisant, la cité bretonne a devancé le nouveau cadre réglementaire puisque celui-ci stipule très clairement la nécessité de proportionner les aménagements en fonction de l'objectif recherché. Dans certaines configurations, cela peut se traduire par des aménagements très modestes, voire pas d'aménagements du tout (hors la signalisation obligatoire, bien sûr).

Mais les élus ont avant tout cherché à travailler dans la concertation avec les différents usagers de la voirie, dans un processus d'échange. Les aménagements décidés sont issus de cette démarche de concertation.

• 30 km/h dans les quartiers, 50 km/h d'un quartier à l'autre.

Contrairement à ce qui se pratique dans certaines villes étrangères, comme Gratz, en Autriche, qui a opté pour une limitation à 30 km/h sur tout son territoire sans exception, Lorient n'a pas prévu de renoncer à la règle générale du Code de la route : 50 km/h maximum sur la voirie urbaine. Cette vitesse reste en effet en vigueur sur les voies interquartiers. La zone 30 est en revanche instaurée à l'intérieur de chaque quartier, qu'il soit central ou périphérique, résidentiel, commercial ou zone d'activité. *"On inverse la logique habituelle,* explique un observateur. *Dans la plupart des villes, les automobilistes roulent à 50 km/h et lèvent le pied de l'accélérateur dans quelques secteurs répertoriés 'zone 30'. Ici, à Lorient, c'est le contraire. Ils roulent le plus souvent à 30 km/h et accélèrent sur quelques voies autorisées, entre deux quartiers zone 30. Mais ils sont tellement habitués à rouler à cette vitesse que même sur ces voies interquartiers, ils continuent… peut-être aussi parce qu'ils ont compris qu'ils ne gagnaient pas grand-chose à rouler plus vite."*

• Une lisibilité immédiate

Elle est essentielle pour que les automobilistes sachent dans quel environnement ils circulent et

1) En effet, l'obligation concernera avec la loi sur l'air les villes de plus de 100 000 habitants.



● ● ● quelles règles ils sont tenus de respecter. Pour cela, outre la signalétique obligatoire prévue dans le Code de la route – un panneau d'entrée et de sortie de zone 30 –, toutes les "portes" sont marquées par une bande rugueuse en faux pavage de résine, très résistant, qui barre la chaussée sur presque toute sa largeur, dans laquelle sont inscrits en lettres géantes des "30". Cette bande est à la fois bien visible et sonore… et n'est pas dangereuse pour les deux-roues.

• La priorité à droite

La priorité à droite est la règle de base, quelle que soit l'importance respective des axes qui se croisent. Déstabilisante pour les "étrangers" à la ville, la mesure s'est avérée très efficace pour calmer les vitesses.

Quelques équipements spécifiques pour marquer "l'ambiance zone 30"

L'application de ces principes de base > signalisation claire et priorité à droite – suffit bien souvent à calmer le trafic dans des rues peu larges et peu "circulées", à condition bien sûr qu'elles ne présentent pas de danger particulier pour les piétons et les cyclistes. Mais dans les cas où cela reste insuffisant, il faut marquer plus nettement l'ambiance "zone 30" par des aménagements spécifiques, éventuellement contraignants pour les automobilistes. Là encore, le choix de Lorient se porte autant que possible sur des équipements au coût modeste :

> Les aménageurs ont volontiers recours aux petits giratoires franchissables car ils sont peu coûteux et contribuent à apaiser la circulation. Quant aux carrefours à feux tricolores, supprimés peu à peu, ils sont souvent remplacés par des giratoires compacts.

Photos DR



Une palette d'aménagements

> Pour réduire la largeur de la chaussée – ce qui reste un principe majeur pour obtenir une réduction des vitesses –, l'un des moyens les plus simples consiste à installer des places de stationnement alterné : les chicanes ainsi créées à moindre coût suffisent à changer l'ambiance de la rue.

> Pour "casser" les perspectives qui favorisent la vitesse, la ville a largement eu recours aux végétaux. Des milliers d'arbres et d'arbustes ont ainsi été plantés dans les rues de Lorient et ont un double effet : celui d'embellir la ville et de ralentir les véhicules.

Un programme ambitieux à coût limité

Bien que la stratégie de mise en place du dispositif sur l'ensemble des quartiers ait porté dans un premier temps plus sur l'efficacité que sur l'esthétique, l'objectif prioritaire étant de pouvoir boucler le programme d'ici la fin 2009, la démarche "Quartiers tranquilles" a néanmoins nécessité une gestion particulièrement économe… accompagnée d'une réflexion sur le long terme.
Depuis le début, en effet, la mise en œuvre des zones 30 est planifiée, autant que possible, et menée à l'occasion de travaux d'entretien de la voirie et de sécurité routière. Car la ville dispose d'un budget annuel pour ces dépenses courantes (ici, il représente environ 500 000 euros). *"Restructurer une voie à 50 km/h ou à 30 km/h, c'est le même coût,* explique un élu. *Il suffit de s'organiser. Et c'est facile si l'on a une vision générale, si l'on sait ce que l'on veut faire, où l'on veut aller…"*
Pour les opérations exceptionnelles, la ville a cependant dû prévoir un budget particulier. Ainsi, de 2003 à 2007, pour le plan de mise en zone 30 des abords de toutes les écoles de la ville, un budget annuel spécial de 70 000 euros avait été accordé. De même, pour la généralisation en trois ans de la zone 30 à l'ensemble des quartiers, une enveloppe de 300 000 euros a été votée : 50 000 euros ont été réservés à la campagne de communication, le reste de la somme étant consacré au marquage au sol et aux panneaux d'entrées/sorties des zones 30.

S'il fallait résumer la politique de Lorient en la matière, sans doute pourrait-on le faire en retenant cinq principes : la réflexion, la concertation, la recherche de l'efficacité à moindre coût, l'évaluation et la ténacité. ■



Un dialogue permanent avec la population



La démarche volontariste de Lorient pour développer peu à peu des notions de partage de la rue et de circulation apaisée est très largement approuvée par les habitants. Ce consensus est le résultat d'un travail acharné, minutieux et constant qui, des réunions de concertation aux campagnes de communication en passant par les groupes de réflexion avec les acteurs de quartiers, ne néglige aucun aspect du dialogue avec la population.



© Yuriy Davats - Fotolia.com

Concerter, communiquer, partager…

À Lorient, le moindre projet d'aménagement commence systématiquement par une concertation. La population est non seulement informée, mais elle est associée, écoutée. C'est même l'un des points forts de la démarche, un élément déterminant de la réussite, car plus le projet est partagé, plus ses chances de réussite sont garanties. Ces concertations contribuent pour beaucoup au fait que les aménagements réalisés sont compris et acceptés par les habitants. Mieux : le dialogue ainsi entamé a créé une dynamique. Si la démarche, au départ, était toujours à l'initiative de la mairie et pouvait susciter des réticences, aujourd'hui, c'est la population qui est dans la demande…

En tout cas, le processus est désormais parfaitement rodé. Quelle que soit l'importance du projet d'aménagement d'une nouvelle zone 30, il s'appuie, bien sûr, au départ, sur un diagnostic technique : celui-ci est généralement réalisé à partir d'une analyse des relevés d'accidents[2] sur les cinq ou dix années précédentes, d'une analyse des flux et des mesures de vitesses. Mais la municipalité ne se contente pas de ces données objectives : elle déclenche une procédure de concertation avec la population qui se poursuivra d'ailleurs jusqu'à la mise en œuvre de l'aménagement et au-delà, pour son évaluation, voire pour son amélioration si les effets escomptés sont insatisfaisants.

Des groupes de travail dans chaque quartier

Quand la décision de généraliser les zones 30 en trois ans a été prise, il a cependant fallu structurer encore plus fortement la procédure. La ville a été découpée en six grands quartiers ; dans chacun d'eux, une assemblée générale a été organisée, mobilisant environ un millier de personnes. L'équipe municipale est alors venue exposer ses projets pour le quartier, évoquer l'aménagement des futures zones 30 en précisant les moyens envisagés.

Dans chacune de ces réunions de quartiers, des volontaires, dans l'assistance, ont été invités à participer aux groupes de travail, ● ● ●

2) Fichiers BAAC

La nouvelle réglementation fait évoluer la zone 30



© Canakris - Fotolia.com

• L'aire piétonne

(temporaire ou permanente)

Elle reste ce qu'elle était dès le départ : un espace affecté aux piétons. Les vélos peuvent y circuler mais en respectant la priorité des piétons. Quant aux véhicules motorisés, ils sont interdits, à l'exception des véhicules liés à la desserte. Le stationnement n'est pas autorisé.



Photo © Kersabiec

• La zone de rencontre

C'est une notion totalement neuve dans le Code de la route. Elle concerne une zone où, clairement, la priorité est donnée aux piétons sur la circulation automobile. >>>



● ● ● chaque groupe étant chargé de participer à l'élaboration du plan zone 30 avec les élus et les services techniques de la ville. Après avoir reçu une petite formation pour se familiariser aux principes de base des zones 30, les volontaires ont pu "plancher" sur des problèmes précis : la lisibilité des zones 30, la possibilité de conserver les voies de circulation interquartiers à 50 km/h, les problèmes de stationnement, etc.

Cette méthode a plusieurs avantages. Non seulement les projets, élaborés en concertation étroite entre l'équipe municipale et la population, ont été votés à l'unanimité par le Conseil municipal après avoir été présentés et validés dans chaque quartier, mais ils sont également bien accueillis par les riverains. Lorsque les aménagements sont mis en place, ces derniers se sentent en effet partie prenante ; ils savent que ce n'est pas une décision de technocrates mais le fruit d'un véritable échange où leurs besoins spécifiques sont pris en compte pour autant qu'ils ne vont pas contre l'intérêt général. Cela donne une force incontestable aux réalisations.

Grande campagne de communication

L'implication des habitants a d'ailleurs servi de moteur, d'élément dynamique dans cette démarche : au départ, tous les projets de "zone 30" venaient des élus, mais, peu à peu, ce sont les habitants eux-mêmes qui les ont réclamés, ceux des quartiers non aménagés regardant avec envie les quartiers déjà aménagés. Un vrai phénomène "boule de neige" qui a amené la municipalité à lancer son plan d'extension des "zones 30" à l'ensemble des quartiers de la ville.

Lorsque cette décision a été votée, malgré une concertation systématique avec la population qui avait largement contribué à familiariser les Lorientais avec la politique de déplacements menée par la ville, l'équipe municipale a tout de même considéré nécessaire d'accompagner ce plan d'une vaste campagne d'explication. Celle-ci s'intègre dans une campagne de communication plus vaste qui porte sur la qualité de vie à Lorient. Les deux autres volets traitent du tri des déchets et de la propreté, mais les trois volets jouent bien sur le même registre et développent le même thème qui se résume à ce slogan : "Mon quartier, je m'y sens bien."

L'objectif, bien sûr, c'est que les usagers respectent la zone 30. C'est pourquoi de nombreuses affiches l'affirment haut et fort : c'est avant tout "une question de bonne conduite". La municipalité a créé un numéro vert et diffusé un petit dépliant pédagogique à chaque ménage afin de présenter sa démarche. Elle s'engage clairement, présentant le plan qui indique les secteurs aménagés et ceux restant à aménager, année par année. Y figurent les voies qui doivent demeurer à 50 km/h (sauf aux abords des écoles, où la limite à 30 km/h a été systématisée depuis 2007), voire à 70 ou 90 km/h pour la voie rapide qui traverse la ville en site propre.

> *"Les nouveaux aménagements sont en train d'entrer dans les mœurs. Diminuer la vitesse ne rallonge pas forcément les temps de parcours."*
> Olivier Le Lamer

Rappel des atouts de la zone 30 et mode d'emploi

Les principaux atouts de la zone 30 – plus de sécurité, plus de fluidité, moins de bruit – sont rappelés succinctement, mais avec des arguments objectifs : données chiffrées sur les distances de freinage à 50 km/h et à 30 km/h, sur le nombre de décibels gagnés lorsque les vitesses diminuent de 25 %, sur les effets positifs en termes de réduction des bouchons.

Enfin, un volet "Mode d'emploi" permet de se rafraîchir la mémoire avec un extrait du Code de la route définissant le terme "zone 30" et une brève énumération des principales caractéristiques de ce dispositif : panneaux d'entrée de zone 30 et marquages au sol, aménagements spécifiques (petits ronds-points, stationnement, rétrécissement de chaussée), etc.

Lors de cette campagne de communication, la presse locale a été largement mise à contribution pour informer la population. Pendant plusieurs mois, les journaux ont publié des dossiers très complets sur la politique de la ville en matière de déplacements. Le sujet étant riche et complexe, ils y reviennent d'ailleurs très régulièrement, que ce soit pour la mise en place du plan zone 30, pour les aménagements cyclables ou pour l'ouverture de la ligne de bus Triskell. Des forums et des débats publics ont également été organisés dans les quartiers.

Dire qu'aujourd'hui tous les Lorientais sont capables de disserter sur les grands enjeux des déplacements urbains au xxie siècle serait sans doute abusif… Il n'y a pas encore eu de véritable processus d'évaluation mais, selon Olivier Le Lamer, nouvel adjoint en charge notamment des Déplacements et de la Voirie, *"beaucoup de Lorientais ont une perception positive des nouveaux aménagements, un sentiment plus ou moins diffus que cela marche mieux. Lorsque l'on écoute les riverains, les mots employés sont ceux de 'sécurité', 'meilleure qualité de vie'. Les nouveaux aménagements sont en train d'entrer dans les mœurs – tout comme le fait que diminuer la vitesse ne rallonge pas forcément les temps de parcours, vu que l'on a affaire à des déplacements urbains sur des distances assez courtes. C'est ainsi que les gens ont compris que les zones 30 pourraient s'imposer un peu partout."* ■

>>> D'où la réduction de la vitesse pour les véhicules à moins de 20 km/h. Dans la plupart des cas, la mise en place d'une zone de rencontre nécessitera des aménagements contraignants car sa lisibilité doit être évidente : le conducteur comprend spontanément que le piéton est prioritaire ; la chaussée s'efface donc au profit des circulations douces, dans un environnement aussi convivial que possible.

Le stationnement n'est autorisé que sur les espaces matérialisés.



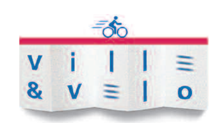
Crédit photo © Fotolia

• La zone 30

Dans sa version 2008, la zone 30 apparaît plus clairement comme un espace où doit s'établir un équilibre entre les fonctions de circulation et les fonctions de vie locale.

La modération de la vitesse est le moyen d'action pour permettre cet équilibre, mais cela ne nécessite pas forcément des aménagements très lourds ; ceux-ci peuvent être modestes tout en étant efficaces. C'est ce qu'a compris Lorient avant beaucoup d'autres.

Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008, qui crée la "zone de rencontre", fait évoluer la réglementation. Désormais, il existe trois zones de circulation apaisées bien distinctes.



Lorient fait la part belle aux piétons et aux cyclistes

Lorient est aujourd'hui une ville où l'on se déplace volontiers à pied ou à vélo, grâce au travail constant des élus depuis un quart de siècle. Et ils continuent à creuser leur sillon, cherchant de nouvelles solutions pour encourager les usagers à laisser leurs voitures au garage...



Crédit photo © DR

Des solutions classiques et innovantes au service du cycliste

Les automobilistes ne sont pas interdits de séjour dans le centre-ville, mais ils sont fortement incités à laisser leurs voitures au parking (6 500 places de parking gratuit). Une zone bleue a été aménagée sur tout un périmètre de l'hypercentre, représentant quelque 1 100 places. La zone bleue incite à la rotation et évite le phénomène de stationnement "ventouse". De plus, pour compléter l'offre de stationnement, deux parkings souterrains payants, représentant un total de 650 places, ont été aménagés. Cette politique du stationnement a naturellement abouti à une augmentation très sensible du nombre de piétons en ville. Des usagers que la municipalité prend en considération : non seulement elle travaille à améliorer le confort et la sécurité des cheminements piétonniers, mais, en collaboration avec le service patrimoine, elle a mis en place des jalonnements permettant de découvrir les lieux remarquables de la commune, destinés à guider les piétons sur des itinéraires adaptés, avec temps de parcours précisés. En fait, toutes ces indications sont déjà disponibles sur des plans distribués dans les parkings. *"Soyons modestes,* précise M. Le Lamer, *nous n'en sommes pas encore à rattraper une ville comme Genève dans ce domaine ! Mais c'est une perspective, un but, et nous commençons à prendre des initiatives pour aller dans ce sens."*

Cela dit, pour dissuader efficacement les personnes qui doivent se rendre quotidiennement au cœur de la cité portuaire de prendre leur propre voiture, encore faut-il proposer des solutions alternatives crédibles. Lorient a fait des efforts importants pour améliorer l'offre de transports collectifs. Chaque jour, sur l'agglomération, il n'y a pas moins de 800 bus qui desservent le centre-ville. L'inauguration du Triskell, le service de bus en site propre, a permis de renforcer l'offre (voir encadré).

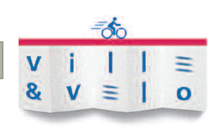
Un cercle vertueux pour le vélo

L'autre alternative, c'est le vélo. Il est agréable de circuler à vélo dans les rues de Lorient. Non seulement parce que les cyclistes ont presque partout une place inscrite sur la voirie – sauf à l'intérieur des zones 30 – mais parce que, quel que soit le lieu, leur présence est visiblement acceptée, respectée par les usagers motorisés et les piétons. C'est assez rare pour être souligné... En tout cas, les chiffres parlent d'eux-mêmes : la part modale du vélo représente environ 10 % de la totalité des déplacements *intra-muros.* Et il est probable qu'elle augmentera. Un cercle vertueux est en effet enclenché : si la démarche en faveur des déplacements cyclables a été, au début des années 80, à l'origine de la politique d'apaisement du trafic et du développe- • • •

L'évaluation fait partie du processus

Les aménageurs lorientais ne prétendent pas avoir la science infuse : ils n'hésitent pas à revenir sur un projet lorsque celui-ci semble ne pas répondre totalement à l'objectif qui était fixé au départ. Lorsqu'une nouvelle zone 30 voit le jour, ils laissent bien sûr un peu de temps aux usagers pour qu'ils s'y habituent, prennent leurs marques. Mais ce délai écoulé, ils établissent le bilan des travaux effectués. Des contrôles permettent d'évaluer l'efficacité du dispositif et, s'il ne donne pas le résultat escompté, les équipes se remettent au travail pour le compléter, améliorer son efficacité ou pour gommer le défaut apparu à l'usage.

Il arrive aussi que la mairie soit saisie de doléances des riverains – le plus souvent parce qu'ils estiment que la limitation de vitesse n'est pas suffisamment respectée. Les services compétents programment alors des relevés des vitesses et des flux sur la ou les rues concernées afin d'avoir une vision objective des plaintes. Si les comptages effectués confirment la régularité des abus signalés par les habitants, le commissariat de police peut intervenir en exerçant des contrôles particuliers. Mais la logique de la démarche lorientaise en la matière fait que les services ont plutôt tendance à essayer de comprendre ce qui n'a pas fonctionné. Ils reprennent alors tout le processus du diagnostic-projet-concertation qui précède la mise en place d'un nouvel aménagement. C'est cette grande souplesse, ce travail sur- >>>



Le Triskell > une ligne de bus en site propre

Cap l'Orient, la Communauté d'agglomération du Pays de Lorient, regroupe 19 communes qui génèrent de multiples déplacements quotidiens. Pour freiner l'inflation du trafic automobile et répondre aux besoins de la population tout en restant dans le cadre d'un développement durable, il fallait doter les habitants d'un transport collectif sûr, rapide, confortable. La première branche du Triskell, nom donné au service de bus en site propre de l'agglomération, a été mise en service en octobre 2007, date à laquelle le pont "des Indes" a permis aux villes de Lorient et de Lanester d'être reliées par un nouveau franchissement du Scorff.
L'ouvrage a été conçu pour y faire passer en priorité le Triskell mais, grâce à ses larges trottoirs, il offre également aux piétons et aux personnes à mobilité réduite une circulation sûre, accessible et confortable.
En centre-ville, cette inauguration a été précédée d'un réaménagement complet de la vaste avenue Anatole-France: des sept files de circulation qui existaient en 2001, il n'en reste plus que quatre, dont deux réservées aux bus. Ceux-ci disposent ainsi de quais confortables aux stations pour assurer la montée et la descente des voyageurs. Les piétons circulent sur de larges plateaux traversants pavés, cohabitant sans heurts avec les cyclistes qui ont également le droit de circuler sur ces files.
Bus et vélos ont la priorité sur les autres véhicules motorisés. Cela a d'ailleurs posé quelques problèmes aux aménageurs au niveau des carrefours giratoires. Pour éviter la contrainte de la priorité aux véhicules qui roulent sur l'anneau, ils ont innové, inventant des carrefours en demi-lune qui permettent aux bus du Triskell de conserver leur priorité.
Le Triskell représente un faisceau de lignes sur un axe prioritaire, et les bus peuvent parfois se suivre en file; un système de feux tricolores aurait intégré des temporisations liées à la détection des bus, au risque de bloquer, à certains moments de la journée, la circulation automobile. Les aménageurs ont cherché une solution qui offre plus de souplesse: leur choix s'est porté sur de simples "Cédez le passage".

● ● ● ment des zones 30 dans la cité portuaire, aujourd'hui, c'est la généralisation de ces dernières qui renforce ses atouts. Dans les quartiers tranquilles, les aménagements spécifiques ne sont pas nécessaires, la modération de la vitesse ayant précisément pour objectif de permettre une cohabitation de tous les modes de déplacement. Sur les artères maintenues à 50 km/h (entre les quartiers), les responsables des déplacements ont prévu plusieurs dispositifs pour assurer la sécurité des cyclistes :

"Nous nous sommes fixés pour objectif d'équiper systématiquement toutes ces voies de bandes cyclables, explique un technicien. Et là où le trafic est vraiment important, nous avons même opté pour un itinéraire site propre afin d'assurer une meilleure protection et un plus grand confort aux cyclistes."

Les "trottoirs cyclables" en expérimentation

Offrir une vraie qualité des itinéraires cyclables semble, de fait, un souci permanent pour les responsables des déplacements lorientais, conscients qu'il s'agit là d'une condition *sine qua non* pour que la part modale du vélo se développe. Ainsi, afin d'assurer une bonne continuité des parcours à l'intérieur des zones 30, les doubles-sens cyclables se généralisent dans les voies à sens unique. Ce qui a pour avantage supplémentaire de "calmer" la vitesse des usagers motorisés.

Pionnière sur ce terrain, Lorient n'hésite pas à tester des solutions innovantes. C'est ce qu'elle a fait avec ses "trottoirs cyclables", qui ne figurent pas dans le Code de la route… *"La ville a des artères principales qui disposent de vastes espaces latéraux (souvent de 3 à 6 m de large !) ; il ne s'agit donc plus de simples trottoirs,* explique Jean-Marc Le Goff. *D'où l'idée d'autoriser sur certains de ces espaces latéraux la circulation des cyclistes, y compris lorsqu'il y a déjà sur la chaussée une bande cyclable. C'est, pensons-nous, un moyen d'encourager les cyclistes débutants à faire leur apprentissage d'une circulation en ville sans stress. Ou bien de permettre quelques sorties très rassurantes en famille. Bien sûr, les piétons restent prioritaires."*

Le nouvel adjoint au maire de Lorient, Olivier Le Lamer, compte en tout cas continuer à développer ce dispositif au cours de la mandature. *"Ce n'est déjà plus une démarche expérimentale, mais quelque chose qui existe et se développe. Tout comme les doubles-sens cyclables, qui sont devenus la règle conformément aux nouvelles dispositions du Code de la route."*

Les élus lorientais cherchent également à développer l'usage des modes doux sur les circuits côtiers. *"Pendant longtemps,* explique Olivier Le Lamer, *les espaces côtiers avaient été occupés par la Marine, puisqu'il s'y trouvait une base de sous-marins, aujourd'hui transformés en zone d'activité et par l'arsenal dont certains espaces ont été rouverts aux Lorientais. Tout le circuit côtier, en lien avec la rade, est en phase de réappropriation. Un des objectifs de notre mandat est de retrouver ce trait côtier au travers de promenades piétons et cyclistes."* Il mise sur le vélo, moyen de transport parfaitement adapté pour ce type de trajets courts, dès lors qu'ils se situent sur des itinéraires protégés. Histoire de faire bonne mesure, la ligne de "Batobus" accepte les vélos à bord. ■

> > > mesure – *"de la dentelle"*, confiait il y a peu un responsable – qui permet à la ville d'avoir des aménagements vraiment efficaces.



questions à



Olivier Le Lamer, maire adjoint en charge des déplacements et de la voirie

la zone 30

Photo DR



Photo © ???????????????



Priorité à la vie locale !



Comment votre équipe se définit-elle par rapport aux travaux initiés par votre prédécesseur, Serge Morin ? Y a-t-il continuité ou rupture ?

Continuité, bien sûr ! Serge Morin a été le grand instigateur de la zone 30 – puisque le processus a été engagé dès 2005. Cela a continué avec la nouvelle équipe, et cela continuera jusqu'en 2009. Pour l'année en cours, l'aménagement des zones 30 est d'ailleurs déjà réalisé à 70 % environ. L'équipe actuelle est déterminée à mener le processus jusqu'à son terme.

J'ajoute que nous devons à Serge Morin d'avoir été l'ardent défenseur du TCSP de Lorient, Triskell. Le projet est aujourd'hui devenu réalité, et les évaluations que nous avons menées nous encouragent à aller plus loin – nous réfléchissons à poursuivre le réseau vers le nord et vers le sud de la ville.

Vous insistez souvent sur le fait que l'aménagement des zones 30 est "créateur de lien social". Que voulez-vous dire par là ?

La rue est un espace public déterminant. Il n'y a pas de volonté de notre part d'exclure la voiture, mais d'apprendre à partager l'espace. Nous souhaitons fortement porter cette vision. On voit que l'ensemble des dispositifs qui ont été mis en place influent sur les comportements, sur l'attention que les usagers de la voirie se portent les uns aux autres. Ils créent de la convivialité. Auparavant, j'entendais souvent dire que les vélos étaient des obstacles à la vitesse des véhicules. La zone 30 résout le problème – puisqu'elle oblige à réduire la vitesse. Les vélos peuvent ainsi se placer sur la voirie, avec les voitures, dans la circulation. On est ainsi dans un véritable partage de la voirie.

Ces dispositifs n'ont pas généré de conflictualité ?

Je ne veux pas faire de grandes généralisations, mais dans l'ensemble je crois que tout cela est assez bien vécu. Une sorte de compromis s'est établie, avec d'une part la réduction de la vitesse, certes, mais compensée par l'amélioration de la fluidité – avec la suppression des feux et leur remplacement par de petits giratoires. Nous cherchons à casser la vitesse, mais sans provoquer d'arrêts. Il y a donc une prise de conscience des automobilistes que l'on ne va pas moins vite d'un point à un autre. Nous avons en outre cherché à éviter les aménagements qui sont les plus mal vécus par les automobilistes, comme les gendarmes couchés, pour privilégier les effets visuels – comme la plantation de végétaux qui diminuent le confor visuel horizontal.

Et maintenant... quels sont les grands projets que vous espérez pouvoir développer?

Notre volonté est de continuer d'aller vers un meilleur équilibre entre les deux-roues, les quatre roues, et les piétons, d'établir une forme de cohabitation pacifiée. C'est une tendance lourde aujourd'hui dans la plupart des villes. Nous menons une réflexion sur les nouvelles réglementations routières, notamment sur la notion de "zones de rencontre", qui permettent de limiter encore plus la vitesse – toujours dans l'idée de mieux partager la rue et les espaces publics. C'est dans ce sens que nous nous plaçons dans la réflexion autour du Code de la rue.

Nous réfléchissons également à la mise en place d'un plan vélo, avec des circuits bien marqués ainsi que d'un plan piéton à l'échelle de la ville.

Nous étudions la mise en place d'un système de location de vélos en complément des dispositifs existants (vélos prêtés aux étudiants et location à la gare d'échange). Sur quel modèle ? Nous ne le savons pas encore. La plupart des modèles qui existent pour le VLS sont faits pour des villes de plus de 100000 habitants. Il nous faut réfléchir pour trouver une solution qui soit économiquement attractive et pourquoi pas à travers un système de location de longue durée. On cherche le modèle adapté à la taille de notre ville.

Un objectif majeur du mandat est de privilégier les modes de déplacements doux pour accéder à l'hyper-centre notamment en faisant évoluer l'offre de stationnement à la périphérie de celui-ci. On imagine sans mal le potentiel de déplacements vélos-piétons et le confort ainsi que la convivialité que cela va créer. C'est vers cela que nous voulons aller. ■





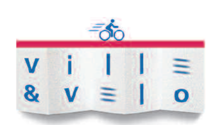
Un service public de vélos intégré aux transports en commun

- 1 600 vélos à louer à la carte (1h à 1 an)
- 50 vélostations automatiques (7 jours sur 7, 24h sur 24) dans toute l'agglomération
- Des vélostations partenaires en centre ville
- Des véloparcs sécurisés (400 places) dans les pôles d'échanges du tramway et les parkings

Bus Tramway Vélo Stationnement
TaM
Transports de l'agglomération de Montpellier







Le vélo, un enjeu pour la périphérie



L'intérêt du vélo comme mode de déplacement efficace ne se résume pas seulement au centre-ville : le vélo a également un rôle à jouer en périphérie, en banlieue dense et sur ces territoires façonnés pour l'usage de la voiture et où les transports collectifs sont le plus souvent absents. Mieux, face à l'étalement urbain et à son corollaire de coupures et de ruptures fonctionnelles, le vélo pourrait apparaître comme une des solutions principales à l'enclavement physique et psychologique de ces franges urbaines. Afin de vérifier ces hypothèses, le Club des villes cyclables, avec le soutien de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, a confié une étude au bureau de recherche *6T* portant sur deux objectifs : identifier les obstacles à l'usage du vélo dans les quartiers et mettre en relief les conditions nécessaires au développement du vélo en milieu suburbain, en termes d'aménagement urbain, d'équipements, d'interconnexion et de communication. Revue des priorités d'action.

Depuis la fin des années 1990, le vélo n'est plus seulement considéré comme un loisir ou un sport mais redevient peu à peu un moyen de transport urbain en France. Dans les villes-centres de nombreuses agglomérations, il fait l'objet d'aménagements, voire d'opérations de promotions de grande envergure à l'instar de Vélo'v à Lyon, Velib' à Paris, etc. Associé à l'embourgeoisement des centres-urbains, le vélo a l'image d'un moyen de transport durable, dynamique, moderne. Cependant, cette réussite reste très localisée, à la fois spatialement et socialement. Elle concerne en effet essentiellement des habitants de quartiers urbains centraux et des personnes jeunes ou de catégories socioprofessionnelles élevées.

Une image positive

Bonne surprise, le premier volet de l'étude (voir *Ville & Vélo* n° 31) met en évidence que le vélo en banlieue jouit d'une image très positive (pour 77 % des personnes interrogées), quels que soient l'âge, le sexe, le statut social et la localisation. Les plus enthousiastes sont bien entendu les usagers du vélo, qui le considèrent comme un mode de transport rapide et bon pour la santé. Quant aux non-usagers, si le vélo est pour eux un mode trop lent ou trop fatigant, ils lui reconnaissent malgré tout des vertus civiques et écologiques.
Cependant, bien que l'image du vélo soit très positive, sa vulnérabilité est souvent mise en avant. Pour que la pratique du vélo puisse se développer, il faut donc que des efforts soient fait pour la rendre plus sûre.

L'effet réseau

On a trop souvent tendance à penser que le trépied d'une politique vélo repose sur les « pistes cyclables », le vélo en libre service et le stationnement. Alors que le stationnement s'avère être un véritable enjeu – on ne prend pas son vélo si ne sait pas où le garer, les pistes cyclables et le Vélo en libre service ne sont sans doute pas les priorités pour la banlieue. D'une part, leur mise en œuvre est techniquement difficile et coûteuse à l'échelle de la banlieue. D'autre part, il ne s'agit que de solutions, alors que l'on a facilement tendance à oublier les problèmes, à savoir la vulnérabilité du vélo et un usage urbain encore compliqué. C'est pourquoi la priorité d'action pour les usagers en banlieue, outre le stationnement, est donc la connexion à un réseau qui dépasse l'échelle du quartier : un réseau garant de continuité (donc de sécurité) et d'efficacité (donc d'utilisation).

Un réseau physique

En banlieue, compte tenu de l'étendue du territoire, la politique d'un réseau d'itinéraires dédiés au vélo se traduit le plus souvent par la réalisation de tronçons isolés. Pourtant, s'il y a bien entendu besoin de matérialiser le réseau vélo, l'enjeu n'est pas d'avoir un « tunnel vélo » sur l'ensemble du trajet mais plutôt d'avoir la même sécurité du début à la fin de son parcours. Matérialiser le réseau passe avant tout par une meilleure visibilité et une meilleure lisibilité *via* un balisage et un jalonnement clairs. Autrement dit, d'une part, l'itinéraire dédié ne s'avère être la seule solution que très ponctuellement (carrefours dangereux, entrées de villes, etc.), d'autre part, l'itinéraire dédié n'est pas suffisant. C'est d'ailleurs un constat revendiqué par les usagers. • • •



Le Club des villes et des territoires cyclables a consacré une journée d'étude en mars 2005 au vélo dans le périurbain (cf ***Ville & Vélo*** n°14)



Bibliographie

Kaufmann V (2008), « Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner », Presse polytechniques et universitaires romandes, Col. Le savoir suisse, Suisse.

Amar G. (2004), Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention, Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues

Carré J.-R. (2001) recherche et expérimentation sur les stratégies des cyclistes dans les déplacements urbains, Rapport INRETS no 235.



Un réseau d'apprentissage

Déjà délicat à réaliser en hypercentre, un réseau vélo en banlieue doit être conçu comme un espace partagé entre les usagers des différents modes de transports. Les entretiens réalisés avec les habitants suggèrent que ce partage de l'espace public impose un apprentissage collectif et réciproque. Un apprentissage qui passe d'abord, dans l'attente d'aménagements législatifs, par un respect des règles du code de la route mais aussi souvent par une initiation à la pratique du vélo en ville, voire à la pratique du vélo tout court.

Un réseau d'entretien

Si l'automobiliste dispose de pléthore de garagistes, le cycliste est souvent considéré comme l'usager et le mécanicien de son véhicule. Pourtant, nombreux sont ceux qui ne se considèrent pas comme qualifiés pour des interventions même courantes, du type pneu crevé, changement de freins, changement d'ampoule, etc. Or, ils ne trouvent pas de réparateurs. En centre-ville, cette question de l'entretien a été ponctuellement résolue grâce à des prestataires privés qui y voient une rentabilité. Mais en banlieue, sur des territoires de fait moins denses, parce que cette rentabilité n'est pas évidente, la collectivité publique devrait investir pour inciter le développement d'un réseau d'entretien. A titre de comparaison, l'entretien du vélo semble plus problématique que le vol dans la pérennité de l'usage. Un vélo volé se rachète, et se rachète assez simplement. En revanche, et notamment en banlieue, la réparation d'un vélo demande plus d'organisation (prise de rendez-vous, dépose du vélo, reprise du vélo) et n'incite pas non plus à en racheter : peu de gens acceptent d'avoir deux vélos dont un cassé car ils ont des problèmes pour les stocker.

Différencier les offres

Du Vélo en Libre Service en couronne dense d'agglomération

L'offre de « Vélo en libre service – VLS », destinée à l'origine aux centres-villes, s'avère très adaptée dans des quartiers compacts et multifonctionnels.

Il s'agit en effet de quartiers bénéficiant d'une densité et



les atouts du vélo en banlieue dense !

Pour consulter la synthèse de la première partie de l'étude consacrée à l'image du vélo en banlieue, voir aussi le numéro 31 de *Ville & Vélo* (cf. page 15 à 17)

Cyclos Gard® La Qualité

3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

PARCAGE 2 ROUES SECURISE

Le seul système capable de protéger les pièces maîtresses de votre vélo.

Produit breveté

CONTROLE SOLIDITE BUREAU VERITAS

Nombreuses références en France

Pour nous contacter
www.cyclosgard.com



d'une diversité des pôles d'attractivités - commerces, services, équipements, emplois - situés dans un périmètre d'une quinzaine de minutes à vélo.

Du vélo intermodal dans les contextes marqués par des coupures urbaines

Pour des quartiers situés dans des territoires enclavés par des coupures urbaines très marquées, disposant d'une large diversité de pôles d'attractivité accessibles à pied, mais aussi situés à plus de 30 minutes à vélos, notamment des zones d'emplois, le vélo est un complément idéal à l'offre de transports publics « lourde » [RER, TER, tram-train, tramway]. Autrement dit, il faut réfléchir à une offre de « *Vélo intermodal* ». Soit *via* des vélos-stations sûres, efficaces, agrégeant des services connexes au transport aux abords de la station TC la plus proche, soit via la possibilité d'embarquer son vélo dans le TC.

Du vélo en leasing dans les territoires multipolaires et/ou dispersés

L'utilisation du vélo dans les quartiers situés dans des conurbations dispersées, généralement plus excentrées, se fait sur la demi-journée, voire la journée entière. C'est pourquoi il faut inciter le vélo en propriété (*via* une politique de réseau d'agglomération bien identifié avec un maillage de vélostations agrégeant notamment des services d'entretien) mais aussi réinventer des politiques de location longue durée qui offriraient un confort de service connexes. Le problème du vélo n'étant finalement pas d'en avoir un mais de pouvoir s'en servir facilement, on pourrait développer des offres de « *Vélo en leasing* ». Un concept qui serait le bon compromis entre la demande pour l'usager d'un système intégré (mode + service) et l'impossibilité pour l'autorité d'offrir du VLS standard.

Communiquer !

Alors qu'entre élus, techniciens et habitants il y a convergence sur les moyens d'actions à mettre en œuvre pour assurer le développement d'un usage quotidien et « utilitaire » du vélo, il semble encore exister un faux a priori sur la perception sociale du vélo. En effet, alors que l'image du vélo est tout aussi positive en banlieue dense qu'en centre-ville, les élus et les techniciens s'imaginent souvent que les habitants de la périphérie le considèrent comme un symbole social dégradé. Et, considérant que leurs administrés en banlieue dense n'y sont socialement pas encore prêts, les autorités proposent une communication qui table davantage sur une prise de conscience environnementaliste et civique que sur une prise de conscience pratique. Pourtant, si les enjeux environnementalistes et civiques alloués au vélo ont des vertus « responsabilisantes », elles ne s'avèrent pas être les plus incitatives à un usage quotidien du vélo. L'usager pour la promenade, la santé ou le sport n'est en effet pas systématiquement celui du déplacement utilitaire ; c'est parfois fois même le contraire. Alors, d'autant que ces enjeux environnementalistes et civiques sont aujourd'hui acquis au vélo, peut-être faut-il arrêter de communiquer sur ces sujets pour privilégier les enjeux plus « utilitaires » en insistant sur le côté pratique du vélo. Il faut donc mettre en avant les qualités suivantes : le vélo est fiable car il permet une gestion de son temps très précise. Il est flexible : c'est un mode très réactif qui facilite notamment les enchaînements de déplacements. Enfin, il est efficace : le vélo nous emmène « jusqu'au bout ». À l'image de la marche (en plus rapide) c'est en effet le mode urbain idéal pour faire du porte à porte.

Autrement dit, parce qu'il cumule fiabilité, flexibilité et efficacité, le vélo s'avère idéal en banlieue dense pour permettre de déployer des programmes d'activités complexes dans leurs enchaînements spatio-temporels, et, par voie de conséquence, pour accroître la mobilité. ■

B U L L E T I N D ' A B O N N E M E N T

À compléter et à retourner à : **Eurl Ville & Vélo** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

> Tarif : 1 an / 6 numéros .... **20 euros TTC**
> Tarif adhérent du Club des villes cyclables........................ **15 euros TTC**
> Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**

Collectivité, société, association ....
Nom.............................. Prénom..............................
Fonction..
Adresse...
....
Tél......................... E-mail..........................@..........................

> Je souhaite ...... abonnement(s) à **Ville & Vélo**
> Je paierai à réception de facture
> Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo **d'un montant de** .... **euros**

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528

Éditeur :
Ville & Vélo Eurl
33 rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

Directeur de la publication :
Denis Baupin

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :
Olivier Sauron, Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
Arlette Chabrol, Franck Lemarc (dossier), Diane Bouchenot, Véronique Cézard, Sabine de Ligny

Rédaction/Abonnements :
Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos :


Club des villes cyclables, Denis Desailly, Bruno Bernier©Fotolia, Couverture : Phovoir, © Fotolia Clément Billet,

Publicité :
IM Régie :
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anais.fraigneau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly / Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler + 3D :
Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI 44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054
Dépôt légal : Février 2008
N° CPPAP :
0108 K 81197
Ville & Vélo est membre du SPEJP.



123envoiture.com

le site leader du covoiturage

Présent au

Salon des Maires

Du 25 au 27 novembre 2008 • Hall 2.1 • Stand E88



Green Cove ingénierie, opérateur de covoiturage

Green Cove Ingénierie développe des solutions de covoiturage pour les collectivités, les entreprises et les particuliers. Notre expertise, notre expérience et notre savoir faire nous permettent d'offrir à nos clients une prestation complète et performante pour la gestion et la mise en œuvre de leur service de covoiturage personnalisé.

123envoiture.com... un service Green Cove

Depuis 5 ans, la société GreenCove exploite le site www.123envoiture.com, 1re plate-forme de covoiturage en France, rassemblant plus de 270000 membres. Chaque jour s'inscrivent plus 350 nouveaux membres, ce qui témoigne du dynamisme et de la demande croissante que connaît le covoiturage.

La solution grand public pour les collectivités

Green Cove Ingénierie propose des outils simples et pratiques pour organiser les déplacements des habitants d'un territoire communal, intercommunal, ou départemental. Cette solution répond aux exigences des Plans de Déplacements Urbains (PDU) et à la mise en œuvre de l'Agenda 21.

De nombreux avantages pour les collectivités

- Baisse du trafic et de la pollution.
- Réduction des frais de transport des habitants.
- Complémentarité avec les transports en commun.
- Diminution des problèmes de stationnement.
- Action sur les économies d'énergie.
- Réduction des accidents de la route.

Maquette > Studio Desailly





Photo arrière plan > © Fotolia IFNG

Daniel Davisse,

Vice-Président chargé des Transports et des Déplacements du Conseil général du Val-de-Marne

1/ Le Conseil général du Val-de-Marne vient de finaliser un appel d'offres sur le vélo en libre-service : comment cette démarche s'inscrit-elle dans la politique transport du département ?

Le Conseil général s'est engagé dans une réflexion globale sur les déplacements des personnes et des marchandises sur son territoire. Un Plan de déplacements du Val-de-Marne (PDVM) va prochainement être adopté et proposera un programme d'action à horizon de 2020. Ce plan sera doté d'un volet sur les circulations douces, ou actives, réaffirmant clairement la volonté du Conseil général de donner au vélo une place significative dans le développement de la mobilité de nos concitoyens.

Notre politique cyclable s'articule en trois points qui nous apparaissent indissociables :

1/ Renforcer le maillage des itinéraires cyclables val-de-marnais. C'est dans cet esprit que le département a décidé de travailler sur 19 itinéraires prioritaires à réaliser rapidement, représentant un linéaire total de 230 km, avec pour corollaire une augmentation très sensible des moyens financiers qui y seront affectés (3 millions d'euros en 2008). Tous les projets de requalification ou de création de voiries départementales intègrent ainsi la réalisation d'aménagements cyclables.

2/ Promouvoir la pratique du vélo et l'intermodalité en jouant un rôle incitatif auprès des communes par des aides pour la réalisation d'aménagements et le développement du stationnement, en mettant en œuvre des services complémentaires liés au vélo : implantation d'arceaux vélos, vélos en libre-service, vélostations, service de location à longue durée. Nous avons aussi élaboré une Charte de jalonnement de nos itinéraires cyclables que nous expérimenterons dès l'année prochaine.

3/ Communiquer et valoriser la politique départementale en faveur des modes doux. Nous avons le désir de créer prochainement un Comité vélo qui rassemblera tous les acteurs du vélo de notre département, notamment les associations de cyclistes, et permettra d'échanger sur les projets cyclables et les sujets d'actualité avec la participation d'intervenants et d'experts.

Cette volonté de débattre, d'échanger et d'apprendre de ce domaine en pleine évolution nous a conduits tout naturellement à adhérer au Club des villes cyclables, après une adhésion en 2007 à l'Association des départements cyclables.

2/ Quels atouts, quels handicaps le vélo possède-t-il dans un territoire comme celui du Val-de-Marne ?

Parmi les 4,3 millions de déplacements quotidiens qui sont réalisés dans notre département, l'utilisation de la voiture est majoritaire (49,5 %) et l'usage des transports en commun est relativement faible (21 %). Lorsque l'on analyse plus finement ces déplacements, on note que 60 % d'entre eux sont internes au Val-de-Marne, et que, parmi ces derniers, 70 % font moins de 2 km. Lorsque l'on sait que le vélo est le mode de déplacement le plus compétitif sur ces distances, cela laisse imaginer le fort potentiel de son développement…

Par ailleurs, malgré une urbanisation dense, un patrimoine riche offre aux Val-de-Marnais des espaces de nature et de détente : berges de la Seine et de la Marne, parcs départementaux, massifs forestiers, etc. Ainsi, outre le vélo utilitaire, nous avons la potentialité de développer le vélo de loisir avec, notamment, l'aménagement d'un tronçon de la véloroute européenne n° 3 qui traverse notre département le long de la Seine.

Cependant, comme tout territoire périphérique francilien, nous sommes confrontés dans nos projets à deux problèmes majeurs : le franchissement des nombreuses coupures artificielles (autoroutes, voies ferrées, etc.) et naturelles (fleuves) et la recherche permanente d'itinéraires alternatifs afin d'éviter aux vélos les voiries à fort trafic automobile.

3/ Selon vous, le vélo est-il appelé à devenir un service à la mobilité à part entière et sur tous les territoires ?

Depuis la fin des années 1990, le vélo n'est plus seulement un loisir mais est considéré comme un moyen de transport urbain en France. Dans les centres-villes de nombreuses agglomérations, il a fait l'objet d'aménagements, voire d'opérations de promotion de grande envergure avec le développement du vélo en libre-service à l'instar de Vélov' à Lyon et de Vélib' à Paris. L'image du vélo a évolué et est désormais celle d'un service à la mobilité durable, dynamique et moderne. Cependant, cette réussite demeure encore très localisée, à la fois spatialement et socialement. Elle concerne en effet essentiellement des habitants de quartiers urbains centraux et des personnes jeunes ou de catégories socioprofessionnelles élevées.

Un des enjeux de ces prochaines années en matière de politique cyclable sera le développement du vélo en zone périurbaine avec une recherche de l'intermodalité avec les transports collectifs. Car le vélo, dans la palette des services à la mobilité, a une réelle carte à jouer dans ces territoires. Le réflexe "voiture" pour tous les usages est en train d'évoluer chez nos concitoyens qui prennent conscience aujourd'hui, aidés en cela par le renchérissement du pétrole et l'essor des préoccupations environnementales, que d'autres modes de transports peuvent être plus pertinents pour certains déplacements.

4/ Quelles sont les conditions de son développement et de sa complémentarité avec les transports publics ?

Le développement de l'usage du vélo passe tout d'abord par l'affirmation forte d'une volonté politique de développer des modes de déplacement alternatifs à la voiture. Ensuite, il nécessitera une mise en cohérence des politiques cyclables, s'attachant à renforcer le maillage des continuités cyclables sur le territoire, à développer l'offre de stationnement sur le domaine public mais également sur les lieux d'habitation, à sensibiliser, dès le plus jeune âge, à l'usage du vélo en milieu urbain…

Un travail avec les transporteurs sera également à mener afin de trouver ensemble la meilleure complémentarité possible entre le vélo et les transports collectifs. Dans un département, comme le Val-de-Marne, le rabattement vers les gares (une quarantaine) et les pôles d'échanges avec sur place une offre de services de qualité pour les cyclistes (stationnement sécurisé, entretien…) sera primordial. Une complémentarité avec le vélo en libre-service en zone urbaine plus dense sera aussi à approfondir. ■

Dates et repères

2002 > Adoption du Schéma départemental des itinéraires cyclables qui propose l'aménagement de 450 km d'itinéraires

2006 > Lancement de l'étude pour l'élaboration du Plan de déplacements pour le Val-de-Marne

2007 > Lancement d'un Plan de déplacements scolaires sur 11 collèges pilotes

2008 > Augmentation significative du budget départemental dédié aux modes doux, passé de 750 000 euros à 3 millions d'euros

2008 > Adoption de la Charte de jalonnement pour les itinéraires cyclables départementaux

2009 > Lancement d'une étude d'opportunité pour le développement du vélo en libre-service dans le Val-de-Marne